

Утверждена постановлением администрации  
муниципального образования Сланцевский  
муниципальный район Ленинградской области  
От 29.11.2017 года № 1766-п

**ПРОГРАММА  
КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«СЛАНЦЕВСКОЕ ГОРОДСКОЕ ПОСЕЛЕНИЕ»  
СЛАНЦЕВСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА  
ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НА ПЕРИОД 2018-2027 ГОДЫ**

2017 год

**ПАСПОРТ**  
**Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры**  
**муниципального образования «Сланцевское городское поселение»**  
**Сланцевского муниципального района Ленинградской области на 2018-2027**  
**годы**

<p>Наименование Программы</p>	<p>Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципального образования «Сланцевское городское поселение» Сланцевского муниципального района Ленинградской области на 2018-2027 годы (далее – Программа)</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ;</li> <li>- Постановление Правительства РФ от 25 декабря 2015 г. № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Федеральный закон от 06.10.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации»;</li> <li>- Постановление Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050 «Об утверждении требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов»;</li> <li>- Генеральный план МО «Сланцевское городское поселение».</li> </ul>
<p>Ответственный исполнитель Программы</p>	<p>Администрация муниципального образования «Сланцевское городское поселение» Сланцевского муниципального района Ленинградской области (далее – Администрация)</p>
<p>Цели и задачи Программы</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- обеспечение безопасности, качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность (далее - субъекты экономической деятельности), на территории поселения;</li> <li>- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</li> <li>- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселения (далее - транспортный спрос);</li> <li>- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью в поселении;</li> <li>- условия для управления транспортным спросом;</li> <li>- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;</li> <li>- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным</li> </ul>

	<p>транспортным средствам;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;</li> <li>- эффективность функционирования действующей транспортной инфраструктуры.</li> </ul>
Целевые показатели перспективной обеспеченности и потребности застройки территории	<ul style="list-style-type: none"> <li>- снижение удельного веса дорог, нуждающихся в капитальном ремонте (реконструкции), со 80% в 2017 году до 10% в 2027 году;</li> <li>- прирост протяженности дорог к 2027 году за счет вновь выявленных дорог.</li> </ul>
Сроки и этапы реализации Программы	<p>Программа разрабатывается на срок не менее 10 лет и не более чем на срок действия генерального плана поселения.</p> <p>Сроки реализации Программы: 2018-2027 годы</p>
Объем требуемых капитальных вложений	<p>К источникам финансирования Программы относятся:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– бюджет Правительства Ленинградской области;</li> <li>– бюджет муниципального образования «Сланцевское городское поселение»;</li> <li>– прочие источники финансирования.</li> </ul> <p>Общий объем необходимых финансовых средств составляет <b>727 928 440 руб.</b>,</p> <p>Объемы финансирования по проектам Программы носят прогнозный характер и подлежат ежегодному уточнению, исходя из возможностей бюджетов различных уровней и степени реализации мероприятий.</p>
Ожидаемые результаты реализации Программы	<p>По итогам реализации Программы ожидаются следующие результаты:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- повышение качества и эффективности транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность на территории поселения;</li> <li>- увеличение уровня доступности объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования поселения;</li> <li>- повышение надежности системы транспортной инфраструктуры поселения.</li> </ul>

# 1. Характеристика существующего состояния транспортной инфраструктуры МО «Сланцевское городское поселение»

## 1.1. Анализ положения субъекта Российской Федерации в структуре пространственной организации Российской Федерации, анализ положения поселения в структуре пространственной организации субъектов Российской Федерации

Город Сланцы - (город с 1949 года), административный центр Сланцевского городского поселения и Сланцевского района Ленинградской области.

Распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2014 года № 1398-р «Об утверждении перечня моногородов» город включён в категорию «Монопрофильные муниципальные образования Российской Федерации (моногорода), в которых имеются риски ухудшения социально-экономического положения»

Сланцы были основаны в связи с разработкой Гдовского месторождения горючих сланцев, открытого в 1926 году. Основателем города сланцевчане считают С. М. Кирова, бывшего первым секретарём Ленинградского обкома ВКП(б). По его инициативе 9 апреля 1930 года началось строительство опытно-эксплуатационного рудника. С 1996 года эта дата отмечается как день рождения города, хотя строительство посёлка началось фактически лишь в 1932 году. Первая из открытых шахт и центральная улица города носят имя С. М. Кирова.

Рабочий посёлок Сланцы в составе Гдовского района Ленинградской области был образован 20 декабря 1934 года.

На месте нынешнего города существовало несколько сельских поселений, из которых наиболее значительные - Никольщина и Рудня - располагались на правом берегу реки Плюсы. Строительство рабочего посёлка началось на левом берегу, непосредственно возле шахты им. Кирова. Улица, застроенная высокими двухэтажными бараками, в которых селились шахтёры, получила название улицы Горняков; инженерно-технические работники размещались в одноэтажных домах на две семьи, которые образовали другую улицу - ИТР. Во время Великой Отечественной войны большинство зданий было разрушено.

С 11 марта 1941 года посёлок Сланцы становится центром Сланцевского района. В 1949 году он был административно объединён с другим рабочим посёлком Большие Лучки и получил статус города.



статус города.

Автомобильным транспортом город и район связан с Санкт-Петербургом, Псковом, Лугой, Гдовом, Новгородом, Ивангородом. Общая протяженность автомобильных дорог в Сланцевском муниципальном районе составляет 1874,44 км.

Осуществляется междугородное автобусное (маршрутное такси) сообщение с Санкт-Петербургом, Псковом, Кингисеппом, Гдовом, функционируют пригородные и городские автобусные маршруты, а также маршрутные такси.

Имеются две товарные станции: Веймарн – Сланцы – Гдов. Железнодорожной линии Веймарн — Гдов. Перевозки на этой линии с 8 октября 2009 года осуществляются четыре раза в неделю дизель-электропоездом ДТ1.

Территория муниципального образования в границах, установленных областным законом № 47-оз от 1 сентября 2004 года (с изменениями на 6 мая 2010 года) «Об установлении границ и наделении соответствующим статусом муниципального образования Сланцевский муниципальный район и муниципальных образований включает в себя:

- деревня Большие Поля
- деревня Ищево
- деревня Каменка
- деревня Малые Поля
- деревня Печурки
- деревня Сижно
- город Сланцы
- деревня Сосновка
- поселок Шахта N 3.

## **1.2. Социально-экономическая характеристика поселения, характеристика градостроительной деятельности на территории поселения, включая деятельность в сфере транспорта**

Развитие экономического комплекса г. Сланцы практически полностью определяет общеэкономическую ситуацию района в целом: концентрируя 77,9 % населения района, город обеспечивает выпуск более 90 % отгруженных товаров собственного производства, 95-99 % оборота розничной торговли и платных услуг населению от объема Сланцевского района. В городе Сланцы сосредоточен практически весь промышленный потенциал Сланцевского района.

Объем отгруженной продукции собственного производства по крупным и средним предприятиям города в 2016 году составил 9300,00 млн. руб., в том числе по ГРОП – 7537,50 млн. руб. (81%). За последние годы наблюдается устойчивое увеличение объемов отгруженной продукции по ГРОП, что связано, в первую очередь, с добавлением в состав ГРОП ООО «Петербургцемент».

Численность занятых на градообразующих предприятиях за период 2008-2017 гг. сократилась на 1415 человек (с 2653 до 1238 человек), что составляет порядка 9,5% занятых в местной экономике.

Численность населения – 33951 чел.;

Численность экономически активного населения – 19400 чел.;

Численность занятого населения – 14796 чел.;

Среднемесячная заработная плата – 30163,5 руб.;

Отгружено товаров собственного производства крупными и средними организациями – 8403,4 млн.руб.;

Объем инвестиций в основной капитал по крупным и средним

организациям – 529 млн. руб.;

Оборот розничной торговли (по крупным и средним предприятиям) – 983, 8 млн. руб.;

Объем доходов бюджета, всего – 497, 3 млн. руб.

из них:

- земельный налог – 34,8 млн. руб.

-налог на доходы физических лиц – 44,5 млн. руб.

-безвозмездные перечисления от других бюджетов бюджетной системы – 351, 6 млн. руб.

Объем расходов бюджета – 528 млн. руб.

Массового сокращения работников градообразующих предприятий за 2016 год не проводилось, среднесписочная численность по состоянию на 01.03.2017 составляет:

- ООО «СЛАНЦЫ»- 445 чел.

- ОАО «Сланцевский цементный завод «Цесла» - 341 чел.

- ООО «Петербургцемент» - 452 чел.

Проблемы социально-экономического развития Сланцевского городского поселения во многом связаны с его транспортно-географическим положением. Территория располагается вне зон влияния основных транспортных коридоров федерального значения. Занимая приграничное положение с Эстонией, поселение не имеет с ней прямого транспортного сообщения. На сегодняшний день Верхнее Принаровье, включающее Сланцевское ГП, представляет из себя своеобразный «медвежий угол» транспортной системы региона, причем как со стороны Ленинградской области, так и со стороны Эстонии.

Через территорию района не проходят трассы федерального значения. Основные грузо- и пассажирские перевозки осуществляются по автомобильной дороге регионального значения меридионального направления: Псков – Гдов – Сланцы – Кингисепп (Р-60) и ориентированы прежде всего на связь с гг. Кингисепп, Гдов и Санкт-Петербург. В северо-восточном направлении (в районе Кингисеппа) примыкает к магистральной федеральной автомобильной дороге М-11 «Нарва» Санкт-Петербург – граница с Эстонией, в юго-западном – к М-20 «Псков». По данным Генерального плана Сланцевского городского поселения среднегодовая интенсивность движения оценивается на уровне 1100-1900 авт./сут. Имеется так называемый обход города Сланцы, проходящий преимущественно по территории соседних поселений по автомобильным дорогам: Гостицы – Пустомержа, Сижно – Будилово – Осьмино, Сижно – Ищево.

В системе обслуживания участвует также железнодорожный транспорт. Через территорию района с востока на юго-запад проходит железнодорожная линия *Веймарн-Гдов*, примыкающая в северо-западном направлении к железнодорожной магистрали Санкт-Петербург – Таллин. Линия однопутная, неэлектрифицированная. Через г. Сланцы 4 раза в неделю ходят поезда: Санкт-Петербург (Балтийская) – Сланцы, Сланцы - Санкт-Петербург (Балтийская).

Общая протяженность автомобильных дорог в Сланцевском ГП составляет 83,5 км (23,5 км – регионального и 60 км – местного значения), в Сланцевском муниципальном районе - 1874,44 км.

На территории Сланцевского городского поселения транспортные услуги населению по перевозке пассажиров транспортом общего пользования оказывает 1 индивидуальный предприниматель. Всего на территории поселения пассажирские перевозки в отчетном периоде осуществлялись по 11 автобусным маршрутам, которые охватывают все районы городского поселения. Большим спросом у

населения поселения пользуется индивидуальное такси. Эту услугу на территории поселения предоставляют 5 индивидуальных предпринимателей.

Объем пассажиропотока в Сланцевском муниципальном районе за 2016 год вырос на 13,8 % по отношению к аналогичному периоду предыдущего года и составил 1891,8 тыс. чел. (за 2015 год — 1662,2 тыс. чел.), в том числе:

ООО «Сланцы–ПАП» – 48,3 тыс. чел.;

Индивидуальные предприниматели – 1843,5 тыс. чел.

За 12 месяцев 2016 года объем пассажирооборота в Сланцевском муниципальном районе снизился на 12,2% по отношению к прошлому году и составил 16997,6 тыс. пасс. км (за 12 месяцев 2015 года — 19151,4 тыс. пасс. км), в том числе:

ООО «Сланцы–ПАП» – 7665,3 тыс. пасс. км;

Индивидуальные предприниматели – 9332,3 тыс. пасс. км

За 2016 год объем пассажирооборота в Сланцевском ГП снизился на 11,2 % по отношению к аналогичному периоду прошлого года и составил 16997,6 тыс. пасс.км (за 2015 год – 19151,4 тыс. пасс. км), в том числе:

ООО «Сланцы–ПАП» – 7665,3 тыс. пасс.км;

Индивидуальные предприниматели – 9332,3 тыс. пасс.км.

Выполнены работы по ремонту дорог общего пользования местного значения в Сланцевском городском поселении на сумму 133524 тыс. руб.

В Сланцевском городском поселении принята установка на выделение территорий для возможности проложения предполагаемых новых направлений развития транспортной сети в отдаленной перспективе. Прежде всего, это касается организации межрегионального транспортно-логистического коридора «Псков – Гдов – Сланцы – Усть-Луга», идея которого неоднократно выдвигалась организациями Ленинградской и Псковской областей. Но реализация данного проекта требует глубокой оценки геоэкономических условий и факторов развития всего Северо-Запада РФ.

Так же предлагается выделение территории для проложения северного обхода города, соединяющего автомобильные дороги Р-60 и Сланцы – Втроя со строительством нового моста через р. Плюсса и сооружения транспортно - логистического комплекса у ответвления обходной автодороги от трассы Р-60 вблизи существующих магистральных железнодорожных путей.

Необходимо также отметить, что на протяжении уже многих лет ведутся обсуждения о реализации проекта создания транспортного перехода через реку Нарова для сообщения с Эстонской Республикой. Данный переход мог бы значительно улучшить транспортно-географическое положение Сланцевского района и Сланцевского ГП в частности, создать условия для формирования транзитного потенциала, новые рабочие места. Однако, в условиях сокращающихся объемов грузо- и пассажироперевозок между Ленинградской областью и Эстонией, перспективы реализации данного проекта выглядят несколько сомнительными.

Ежегодно проводятся мероприятия по улучшению качества дорожно-транспортной инфраструктуры и увеличению безопасности на дорогах.

Основными задачами территориального планирования муниципального образования Сланцевское городское поселение Сланцевского муниципального района Ленинградской области являются:

1. Задачи по развитию планировочной структуры и функциональному зонированию территории поселения

- планировочная организация и развитие жилых зон;

- развитие системы общественных центров;
- развитие системы городского озеленения, рекреационных и спортивных зон – благоустройство береговой зоны р. Плюсса, создание и благоустройство парковых зон в районах нового жилищного строительства;
- планировочная реорганизация и развитие производственных территорий – создание Промышленного парка «Сланцы» на трех площадках с соответствующим развитием инфраструктуры, развитие Южной промышленной зоны и др.;
- изменение границ города Сланцы.

## 2. Задачи по развитию и размещению объектов капитального строительства местного значения

- достижение показателя обеспеченности общей площадью жилищного фонда в размере 30 м<sup>2</sup> на душу населения;
- размещение площадок нового жилищного строительства;
- достижение показателя обеспеченности населения услугами объектов социального и культурно-бытового обслуживания на 1 тыс. жителей: домами культуры – 50 мест, спортивными плоскостными сооружениями – 0,2 га, спортивными залами – 350 м<sup>2</sup> площади пола, крытыми бассейнами – 37 м<sup>2</sup> зеркала воды; объектами молодежной политики – 25 м<sup>2</sup> общей площади; учреждениями торговли – 486,6 м<sup>2</sup> торговой площади на тысячу жителей; предприятиями общественного питания – 40 мест;
- обеспечение беспрепятственного доступа инвалидов к информации и объектам социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры;
- развитие маршрутной сети пассажирского общественного транспорта для улучшения транспортного обслуживания территории с увеличением плотности линий автобуса до 2,0 км/км<sup>2</sup>;
- увеличение протяженности магистральных улиц и дорог г. Сланцы для улучшения транспортного обслуживания существующих и планируемых территорий с доведением их плотности до 2,5 – 3,0 км/км<sup>2</sup>;
- обеспечение дополнительных транспортных связей через р. Плюсса;
- увеличение производительности водозаборных сооружений достиганием показателя 430 тыс. м<sup>3</sup> в сутки, производительности канализационных очистных сооружений 15,0 тыс. м<sup>3</sup> в сутки;
- обеспечение уровня электропотребления на коммунально-бытовые нужды из расчета 2400 кВт·ч на 1 чел. в год;
- обеспечение суммарного теплоснабжения на коммунально-бытовые нужды на уровне 113 Гкал/ч;
- обеспечение суммарного потребления газа на коммунально-бытовые нужды 76 млн. м<sup>3</sup>/ч.

## 3. Задачи по охране объектов культурного наследия

- разработка Проекта зон охраны объектов культурного наследия и учет его регламентов при осуществлении градостроительной и иной хозяйственной деятельности;
- сохранение, использование и популяризация объектов культурного наследия.

## 4. Задачи по развитию сферы туризма и рекреации

- формирование туристско-рекреационной инфраструктуры городского поселения;
- создание и благоустройство мест массового отдыха населения, в том числе благоустройство пляжных зон;

- развитие водного туризма, экотуризма, культурно-познавательного туризма, охоты, рыбалки;
- 5. Задачи по охране окружающей среды и санитарной очистке территории
  - мониторинг состояния окружающей среды;
  - организация планово-регулярной санитарной очистки территории.
- 6. Задачи по развитию системы зеленых насаждений
  - развитие системы озеленения территории, благоустройство существующих и формирование новых парковых и других рекреационных зон;
  - увеличение площади зеленых насаждений до нормативных показателей.

## **2. Развитие транспортного комплекса Сланцевского городского поселения**

Для Сланцевского городского поселения, как и для Ленинградской области в целом, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей экономики, важнейшей составной частью производственной инфраструктуры. Обслуживая все отрасли экономики, социальную сферу и население, обеспечивая перевозки к местам потребления практически всей продукции, транспорт оказывает влияние на всю жизнедеятельность района.

Транспортные коммуникации объединяют всю территории города и связывают её с территорией района и другими регионами.

Транспорт наиболее динамично развивающаяся отрасль экономики, транспорт и связь занимают 8% от общей структуры оборота организаций.

Все эти обстоятельства позволяют отнести транспорт к числу приоритетных отраслей экономики. Роль транспорта в социально-экономическом развитии города определяется также рядом объемных, стоимостных и качественных характеристик уровня транспортного обслуживания.

Объем удовлетворения спроса на перевозки современной транспортной системой определяется уровнем развития необходимой транспортной инфраструктуры, ее географической и технологической доступности, а также балансом стоимости, скорости, своевременности, ритмичности, безопасности и устойчивости перевозок.

Формирование концептуальных направлений развития транспорта должно осуществляться на базе всестороннего анализа современного состояния и проблем развития транспортной системы в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития района

### **2.1 Цели и задачи развития транспорта на долгосрочную перспективу**

Целью развития являются определение на региональном и местном уровне основных направлений повышения эффективности функционирования транспортной системы, создание транспортных условий для обеспечения инновационного развития Сланцевского городского поселения как части муниципального района и Ленинградской области, а также улучшение качества и расширение доступности транспортного обслуживания горожан.

Для достижения поставленной цели необходимо обеспечить решение следующих первоочередных задач транспортной политики:

Задача 1. Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике района и формирование единого транспортного пространства. Решение этой задачи должно позволить:

- обеспечить динамичный рост экономики Сланцевского муниципального района области, социальное развитие и укрепление внутри- и межрегиональных связей;

- устранить территориальные и структурные диспропорции на транспорте, вовлечь в хозяйственный оборот новые территории за счет создания дополнительных транспортных связей;

- обеспечить повышение конкурентоспособности и эффективности других отраслей экономики путем предоставления возможности беспрепятственного выхода хозяйствующих субъектов на региональные и международные рынки;
- обеспечить рост предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющей на качество жизни и уровень социальной активности населения.

Единое транспортное пространство Сланцевского городского поселения и муниципального района должно включать в себя единую сбалансированную систему транспортных коммуникаций, интегрированную систему товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, единые стандарты технологической совместимости различных видов транспорта, оптимизирующие их взаимодействие, единые стандарты технической совместимости различных видов транспорта и транспортных средств, а также единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта.

Задача 2. Обеспечение доступности услуг транспортного комплекса для населения Ленинградской области.

Решение данной задачи заключается в:

- удовлетворении в полном объеме растущих потребностей населения в перевозках, а также специальных требований, в частности со стороны граждан с ограниченными возможностями;
- обеспечении устойчивой связи населенных пунктов с магистральной сетью транспортных коммуникаций;
- обеспечении ценовой доступности услуг транспорта, имеющих социальную значимость.

Предполагается развитие систем городского, пригородного и межмуниципального пассажирского транспорта, парков пассажирского подвижного состава, сопоставимого по технико-экономическим параметрам с мировым уровнем, а также развитие систем, обеспечивающих скоростные, высокоскоростные перевозки пассажиров.

В дальнейшем транспортная отрасль должна принять участие в разработке минимальных социальных транспортных стандартов. Использование стандартов должно способствовать обеспечению возможности перемещения всех слоев населения по территории Сланцевского городского поселения и муниципального района в целом. Эти стандарты должны определить модель необходимых коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, соответствующий подвижной состав, покупательскую способность, ценовую доступность транспортных услуг для населения.

Задача 3. Повышение конкурентоспособности транспортной системы района и реализация ее транзитного потенциала.

Решение данной задачи должно способствовать формированию прочной основы для успешной интеграции Сланцевского городского поселения и района в транспортную систему области и России, и в мировую транспортную систему. Уникальное географическое положение района позволяет создать на прилегающей к городскому поселению территории мощный мультимодальный транспортный узел, в состав которого могут входить инфраструктурные объекты железнодорожного и автомобильного транспорта, внутренние водные магистрали, объекты гражданской авиации и транспортные терминалы. Реализация подобного проекта будет способствовать превращению экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников доходов.

Отправной точкой для развития мультимодального транспортного узла должно стать участие в проекте транспортный коридор «Балтика - Каспий» (прикаспийские регионы - черноземная полоса - регионы и порты Балтики) и маршрут (коридор) «Балтийская касательная (Baltic Tangent)». Основная цель участия в создании транспортного коридора - формирование дополнительных маршрутов между центральными и северо-западными регионами страны, дополнительный выход целого ряда областей от Нижнего Поволжья до Ленинградской области к портам, в первую очередь, российским портам Балтийского моря;

Транспортный коридор «Балтийская касательная (Baltic Tangent)» соединяет порты Дании, Швеции, Латвийской Республики и Эстонской Республики с Псковской и Ленинградской областями. Это выход на растущие рынки России и Китая, а также доступ к Атлантическим транспортным маршрутам.

Задача 4. Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Сланцевского городского поселения.

Решение этой задачи позволит повысить безопасность движения грузового и пассажирского автомобильного и железнодорожного транспорта. Достичь безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов транспорта и, таким образом, позволит создать необходимые условия для соответствующего уровня транспортной безопасности и снижения террористических рисков.

Обеспечение транспортной безопасности как реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, позволит повысить состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных действий, в том числе террористической направленности, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса.

Задача 5. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Решение указанной задачи будет способствовать созданию условий для снижения уровня техногенного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека и достижения международных экологических стандартов работы отрасли. В рамках решения этой задачи предполагаются:

- выработка и ввод в действие механизмов муниципального регулирования, обеспечивающих мотивацию перехода транспортных средств на экологически чистые виды топлива;
- снижение энергоемкости транспорта до уровня показателей передовых стран;
- профессиональная подготовка персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств;
- рационализация маршрутов следования транспортных потоков.

Задача 6. Улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Серьезный износ транспортной инфраструктуры и подвижного состава, который характерен для всех видов транспорта, требует для ликвидации сложившейся ситуации привлечения значительных инвестиций. Технологическое отставание является одним из главных препятствий развития транспорта. Объемы инвестиций, необходимые для достижения современного уровня развития отрасли, весьма значительны. Основными направлениями повышения инвестиционной привлекательности и решения указанной задачи являются:

- развитие государственно-частного партнерства;
- стимулирование инвестиционной активности транспортных предприятий;
- привлечение грузоотправителей или пользователей инфраструктуры к модернизации отдельных объектов.

Реализация указанных направлений позволит вызвать интерес потенциальных инвесторов и привлечь к инвестиционным проектам крупные банки, которые могут аккумулировать значительный объем финансовых средств.

## **2.2. Общая характеристика транспортной системы Сланцевского городского поселения и муниципального района.**

По своему географическому положению Сланцевское городское поселение обладает потенциалом для перспективного развития мощной транспортной системы.

В состав транспортного комплекса городского поселения входят инфраструктурные объекты железнодорожного и автомобильного транспорта, близлежащие морские порты и близлежащие водные магистрали.

Автомобильный общественный транспорт является самым распространенным, наиболее гибким и массовым видом транспорта, одним из важнейших элементов транспортного комплекса. Он занимает ведущее место в обеспечении транспортного обслуживания населения города.

Рынок услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом сформирован. Транспортное обслуживание осуществляется на конкурсной основе с привлечением к перевозкам пассажиров организаций различных форм собственности и индивидуальных предпринимателей, имеющих разрешительные документы на осуществление данного вида деятельности. Рынок транспортных услуг постоянно совершенствуется.

В основу формирования рынка услуг положено соблюдение равных условий развития предпринимательства и конкуренции, равенство прав и обязанностей юридических лиц и предпринимателей при осуществлении транспортной деятельности.

Маршрутная сеть автомобильного пассажирского транспорта организована с учетом потребностей в перевозках населения муниципального района и городского поселения, является в настоящее время оптимальной и удовлетворяет платежеспособный спрос населения в пассажирских перевозках.

Маршрутная сеть состоит из 30 автобусных маршрутов общей протяженностью 1936,64 км. Перевозки пассажиров автомобильным транспортном общего пользования осуществляют 4 юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

На маршрутной сети работает 68 автобус различной вместимости. Транспортная инфраструктура автобусных пассажирских перевозок располагает 1 автовокзалом и более 157 остановочных павильонов. В основном все остановочные пункты маршрутов транспорта общего пользования оборудованы посадочными площадками.

Регулярность движения маршрутных автобусов области в январе-июне 2017 года составила 93,7%. В целях повышения качества транспортного обслуживания населения района и города ежегодно открываются новые автобусные маршруты с населенными пунктами, не имеющими транспортного сообщения с административным центром.

### 2.3. Проблемы транспортного комплекса.

Развитие транспортного комплекса Сланцевского городского поселения приобретает особое значение в настоящее время как необходимое условие реализации инновационной модели экономического роста, а также как активный фактор ее формирования и улучшения качества жизни населения района.

Для эффективного удовлетворения потребностей народного хозяйства, повышения доступности и качества как транспортных, так и социальных услуг транспортный комплекс должен развиваться опережающими темпами.

Несмотря на благоприятные тенденции в работе отдельных видов транспорта и их постепенный переход от восстановления и сохранения к обновлению и развитию, транспортный комплекс города не в полной мере отвечает существующим потребностям и перспективам развития муниципального района.

В настоящее время используется только незначительная часть транзитного потенциала города и района. Реализация транзитного потенциала Сланцевского городского поселения области возможна только при комплексном развитии крупных транспортных коридоров.

Экономический рост Сланцевского городского поселения сдерживается отсутствием потенциальных возможностей пассажирского транспорта по обеспечению необходимой подвижности населения и мобильности трудовых ресурсов на территории района.

Действующие финансово-экономические механизмы воспроизводства основных фондов и инновационного развития недостаточно эффективны и не в полной мере адаптированы к особенностям транспортной отрасли.

Серьезный износ транспортной инфраструктуры и подвижного состава, который характерен для всех видов транспорта, требует для ликвидации сложившейся ситуации привлечения значительных инвестиций.

Ряд населенных пунктов муниципального района не обеспечен постоянной круглогодичной связью с транспортной сетью общего пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием. Из-за отсутствия транспортного железнодорожного обеспечения затрудняется освоение месторождений природных ресурсов.

Значительные резервы повышения эффективности функционирования транспортного комплекса выявляются при организации мультимодальных перевозок, при взаимодействии отдельных видов транспорта, что в конечном счете приводит к потерям, диспропорциям и недостаточной удовлетворенности субъектов рыночной экономики области в транспортных услугах.

Это проявляется в следующем:

- состояние транспортной сети города и района не соответствует существующим и перспективным грузо- и пассажиропотокам;
- транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях рынка, препятствуют удовлетворению растущего спроса на качественные транспортные услуги, снижению себестоимости перевозок, оптимальному использованию существующей транспортной инфраструктуры;
- уровень доступности и качество транспортных услуг не отвечают потребностям населения;

- развитие дорожной сети не соответствует темпам развития автомобилизации города;
- основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами;
- не в полной мере используется транзитный потенциал Сланцевского городского поселения.

В целом дорожно-транспортная инфраструктура нуждается в серьезной модернизации и развитии.

В настоящее время в Сланцевском городском поселении существует ряд проблем развития грузового автомобильного транспорта. К ним относятся:

- общее снижение эффективности перевозок грузов автомобильным транспортом и ухудшение всех основных эксплуатационных показателей использования автотранспорта, общее снижение спроса на автотранспортные услуги;
- систематически растущие перегрузки улично-дорожных сетей в городской черте потоками транспортных средств, что также негативно влияет на интенсивность, а отсюда и на эффективность использования автотранспорта;
- практически остановился процесс обновления автомобилей, что вызывает быстрое старение парка подвижного состава и в связи с этим увеличение его негативного влияния на окружающую среду.

Транспорт является крупным загрязнителем атмосферного воздуха в городе. В среднем доля транспорта в загрязнении атмосферного воздуха различными техногенными источниками составляет 43-45%. Основной объем этих выбросов приходится на автомобильный транспорт.

Среди основных причин, способствующих росту негативного воздействия автотранспорта на состояние окружающей среды и здоровье населения Сланцевского городского поселения, необходимо отметить следующие:

- низкие экологические характеристики отечественных автомобилей и моторного топлива;
- неудовлетворительное техническое состояние эксплуатируемого автопарка, недостаточное развитие услуг в области технического обслуживания автомобилей;
- неоптимальная организация дорожного движения внутри дворового пространства.

В целом транспортная система города представляет собой сложный комплексный объект, играющий важную роль в экономической и социальной сферах. В настоящее время требуется принятие неотложных мер, направленных на модернизацию и развитие транспортной системы города. В связи с этим существует объективная необходимость решения существующих проблем транспортного комплекса путем разработки и реализации конкретных мероприятий на основании программно-целевого метода, который является одним из наиболее эффективных по воздействию на экономику транспортного комплекса, так как позволяет в сжатые сроки решать стратегические проблемы развития района.

Основными проблемами автомобильного транспорта в настоящее время являются:

- высокая степень износа основных фондов автомобильного (73%);
- старение парка подвижного состава и нарушение механизма воспроизводства основных фондов;
- отсутствие необходимого количества автобусов большой и средней вместимости на регулируемых автобусных маршрутах;

- низкие экологические параметры работ автомобильного транспорта, несоответствие технического уровня подвижного состава требованиям безопасности, экономичности и уровня воздействия на окружающую среду;
- отсутствие единой системы диспетчерского управления, системы навигации и современных технических средств по предотвращению террористической угрозы;
- неразвитость инфраструктуры пассажирского автомобильного транспорта;
- отставание развития транспортной инфраструктуры автомобильного транспорта в Сланцевском городском поселении области от потребностей экономики и населения.

Основными проблемами железнодорожного транспорта в настоящее время являются:

- недостаточности развития железнодорожной сети;
- выхода на критический уровень физического и морального износа подвижного состава;
- отставания от передовых стран мира в использовании современных технических средств, технологий строительства путей, применяемых техники средств регулирования движения и управления движением;
- обеспечения безопасного функционирования железнодорожного транспорта; защиты национальных интересов при глобализации и повышении взаимозависимости национальных экономик.

#### **2.4. Основные направления инновационного развития транспортного комплекса и дорожного хозяйства.**

В рамках реализации основных направлений инновационного развития транспортного комплекса Сланцевского городского поселения и муниципального района предусматривается скоординированная реализация мероприятий, образующих в совокупности региональную интеллектуальную транспортную систему.

Целями участия в региональной интеллектуальной транспортной системе являются:

- повышение экономической эффективности транспортного комплекса Сланцевского района;
- увеличение его пропускной способности, повышение безопасности дорожного движения, повышение качества всего спектра транспортных услуг;
- совершенствование механизмов реализации муниципальной политики в транспортном комплексе.

**Автомобильный транспорт**

Целью инновационного развития автомобильного транспорта являются повышение эффективности его функционирования, а также обеспечение дальнейшего развития на долгосрочную перспективу.

К основным направлениям инноваций на автомобильном транспорте относятся следующие:

- создание и внедрение Интернет-технологий информационного взаимодействия участников транспортного процесса в сфере автотранспорта;
- внедрение систем автоматизированного управления и слежения (ГЛОНАСС) пассажирским автомобильным и специальным (скорая помощь) транспортом, включая технические средства, информационные технологии и

технологические решения для выполнения следующих функций: маршрутизация и диспетчеризация перевозок, развитие транспортной логистики, дистанционный мониторинг движения автотранспортных средств;

- внедрение системы электронной оплаты проезда на автомобильном и железнодорожном пассажирском транспорте;

- повышение мобильности населения области до уровня ведущих районов области;

- снижение дифференциации в доступности транспортных услуг различных населенных пунктов как в черте Сланцевского городского поселения так и в границах муниципального района и социальных групп населения;

- повышение экономической эффективности пассажирских и грузовых перевозок, оптимизация транспортных издержек экономики, повышение доступности транспортных услуг для населения;

- обновление, модернизация и пополнение автомобильного транспорта современным подвижным составом с улучшенными технико-экономическими характеристиками, модернизация и техническое переоснащение материально-технической базы;

- разработка и внедрение современных моделей и методов оценки и прогнозирования тенденций развития автотранспортной отрасли, формирование спроса на перевозки и услуги автомобильного транспорта, его воздействия на состояние окружающей среды и здоровья населения, безопасности и антитеррористической защищенности автотранспортных средств;

- проведение обследования пассажиропотока на регулярных автобусных маршрутах и оптимизации маршрутной сети;

- строительство новых автостанций на концессионной основе;

- совершенствование муниципальной нормативно-правовой базы, регламентирующей транспортную деятельность.

## **2.5 Механизм реализации инновационного развития транспортного комплекса и дорожного хозяйства Сланцевского городского поселения и муниципального района.**

Реализация программных мероприятий рассчитана на период с 2018 по 2027 год и включает в себя осуществление мероприятий, направленных на инновационное развитие транспортного комплекса.

Механизмы развития базируется на результатах реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России», и предусматривают оказание финансовой поддержки в рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России» и других долгосрочных целевых программ.

Механизм реализации инновационного развития транспортного комплекса Сланцевского городского поселения предусматривает оказание финансовой поддержки за счет средств областного бюджета и муниципального бюджета на цели и в размерах, утверждаемых бюджетами в виде:

- субсидирования части процентной ставки по кредитам хозяйствующим субъектам, реализующим инновационные проекты в сфере транспорта;

- частичного финансирования мероприятий, связанных с подготовкой инвестиционных проектов, направленных на инновационное развитие транспортного комплекса.

Одним из основных направлений реализации механизмов развития стать долгосрочные целевые программы инновационного развития автомобильного транспорта.

### **2.5.1. Организация транспортно-логистического коридора «Псков – Гдов – Сланцы – Усть-Луга»**

Цель проекта:

- Реализация транспортно-транзитного потенциала Ленинградской и Псковской областей и на этой основе - повышение эффективности функционирования регионального транспортно - логистического комплекса и придание нового импульса социально-экономическому развитию их приграничных территорий (Сланцевского и Гдовского районов);
- Модернизация - электрификация железной дороги Веймарн - Сланцы - Гдов»;
- Создание многофункционального транспортно - логистического комплекса в г. Сланцы».

Ожидаемые результаты:

- Значительное повышение эффективности региональной системы грузоперевозок за счет сокращения расстояния, времени и затрат на железнодорожные грузоперевозки, снижения нагрузки на действующие железнодорожные коммуникации (Псков – Санкт-Петербург, Санкт-Петербург – Усть-Луга и т.д.), снижения нагрузки на действующие автомобильные магистрали (М20 и другие);
- Придание нового импульса и создание необходимых условий для эффективного социально-экономического развития приграничных территорий Ленинградской (Сланцевский район) и Псковской (Гдовский район) областей;
- Стабильное обеспечение загрузки мощностей морского торгового порта Усть-Луга и повышение эффективности его работы (сокращение времени и затрат на обработку грузов в результате создания транспортно-логистического центра – субпорта в г. Сланцы);
- Создание новых рабочих мест на железной дороге, в ТЛЦ и других смежных отраслях;

### **2.5.2. Создание международного автомобильного пункта пропуска (МАПП) в верхнем течении р. Нарва**

Цель проекта:

- Создание инфраструктурных условий для углубления интеграционных процессов между ЕС и Россией, а также повышение эффективности приграничного сотрудничества между Ленинградской областью и Эстонией.

Ожидаемые результаты:

- Создание условий для формирования новых транспортных коридоров - ответвлений от МТК «Таллинн - Санкт-Петербург»: Санкт-Петербург - Кингисепп - Сланцы - Переволок - Скамья (2 вариант Яма - Васкнарва) - Тарту - Пярну и Таллинн - Кохтла-Ярве -Яма / Васкнарва - Переволок / Скамья - Гдов - Псков;
- Значительное увеличение пропускной способности перехода через российско-эстонскую границу;
- Снижение нагрузки на МАПП «Ивангород - Нарва», устранение «пробок»,

повышение эффективности и конкурентоспособности транспортных перевозок по этому транспортному коридору;

- Снижение техногенной-антропогенной нагрузки на территорию существующего погранперехода «Ивангород -Нарва»;

- Создание условий для увеличения экспортно-импортных перевозок и международного транзита между Эстонией и Псковской областью (прежде всего, ее северными районами - Гдовским и Плюсским);

- Создание условий для интенсификации приграничного сотрудничества между Сланцевским районом Ленинградской области и уездом Ида - Вирумаа;

- Углубление сотрудничества между городами-побратимами Сланцы и Кохтла-Ярве;

- Развитие туризма – увеличение турпотоков из Санкт-Петербурга в центральные и южные уезды Эстонии и из Эстонии (включая международный транзит) в Сланцевский район Ленинградской области и Гдовский район Псковской области;

- Развитие туризма (и прежде всего – водного) в Принаровье и в Псковско-Чудском бассейне

### **2.5.3. Развитие инфраструктуры водного туризма на территории муниципального района**

Цель проекта:

- Создание сети современных туркомплексов, обеспечивающих развитие водного транспорта на территории Сланцевского района.

Ожидаемые результаты:

- Создание и развитие водного транспорта и транспортной инфраструктуры для водных видов спорта и других, связанных с ним форм досуга.

### **2.5.4. Ожидаемые результаты при реализации механизмов развития**

Эффективность развития должно выразиться ростом грузооборота и пассажирооборота всех видов транспорта; увеличением количества перевезенных пассажиров и грузов автомобильным и железнодорожным транспортом.

При реализации плана развития к 2028 году предполагается достижение следующих результатов:

- рост конкурентоспособности транспортной системы муниципального района в целом;

- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы;

- внедрение более совершенной системы управления перевозочным процессом;

- повышение роли транспортного комплекса Сланцевского городского поселения в Ленинградской области в глобальной транспортной системе.

## **2.6. Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры в рамках градостроительной деятельности.**

**Мероприятия на расчетный срок:**

**Улично-дорожная сеть и транспорт населенных пунктов поселения:**

## Город Сланцы

- сооружение нового мостового перехода через р. Плюсса в створе Сланцевского шоссе с выходом на Комсомольское шоссе;
- строительство южной дублирующей обводной магистрали по трассе: Большие Лучки - новый цементный завод (протяженность 5,2 км);
- организация новой дуговой связи Центрального района и Сланцевского шоссе по продолжению ул. Ленина с выходом в промышленную зону, предполагающей сооружение переезда через железнодорожные пути (протяженность 2,7 км);
- упорядочение и благоустройство сети магистралей районного значения с целью сокращения существующих больших межмагистральных пространств (ул. Шахтерской Славы, ул. Парковая, ул. Грибоедова и пр.);
- капитальный ремонт и реконструкция существующих искусственных дорожных сооружений в соответствии с планируемыми габаритами подходящих к ним улиц и дорог, в т.ч.:
  - моста через р. Плюсса по ул. Ленина;
  - моста через р. Кушелка по Молодежному просп., Сланцевскому шоссе, ул. Гагарина, ул. Лесная и ул. Ломоносова.

Протяженность проектируемой УДС составит 113 км, в т.ч. магистральной – 67,0 км, плотность магистральной сети в пределах застроенных территорий – 2,7 км/км<sup>2</sup>.

- Сооружение охраняемых/регулируемых переездов на всех пересечениях улично-дорожной сети с железнодорожными путями;
- сооружение основных пешеходных направлений вдоль улиц Кирова и Ленина, а также вдоль прибрежной магистрали;
  - увеличение протяженности городских улиц и дорог с автобусом с 29,0 до 40,1 км;
  - расширение внутригородского автобусного парка до 67 ед. за счет автобусов малой и средней вместимости;
  - укомплектование 10-15 % автобусного парка низкопольным подвижным составом для возможности использования маломобильными группами населения;
  - сохранение существующих боксовых гаражей и увеличение их мощности до 8 тыс. ед;
  - сооружение 2-х АЗС и 2-х СТО.

Деревни Большие Поля, Малые Поля, Ищево, Каменка, Печурки, Сижно, Сосновка, поселок Шахта № 3

- устройство твердого покрытия на улицах в жилой застройке (протяженность 7,3 км) и усовершенствованного – на поселковых дорогах (протяженность 4,4);
- увеличение частоты движения пригородных автобусов на 10-15 %.

### **Мероприятия на первую очередь:**

#### **Внешний транспорт:**

- строительство новых подъездных путей к производственным площадкам (за счет заинтересованных физических и юридических лиц).

### **Улично-дорожная сеть и транспорт населенных пунктов поселения:**

## Город Сланцы

- создание прибрежной магистрали вдоль р. Плюсса (продолжение ул. Партизанская) со строительством моста через р. Кушелка, обеспечивающей дополнительный выход из Центрального района на Сланцевское шоссе (протяженность нового участка 2,0 км);

- продолжение просп. Молодежный до соединения с ул. Партизанская (протяженность нового участка 1,3 км);

- соединение ул. Климчука с прибрежной магистралью (протяженность нового участка 0,2 км);

- строительство новой магистральной дороги районного значения, обслуживающей западную производственную зону, в т.ч. предлагаемый технопарк (протяженность нового участка 3,3 км);

- реконструкция магистральных улиц и дорог общегородского значения (проектируемая ширина проезжей части 14 м):

- Сланцевское шоссе от ул. Привокзальная до ул. Поселковая (протяженность 1,9 км);

- ул. Ленина от продолжения ул. Шахтерской Славы до просп. Молодежный (протяженность 0,4 км);

- ул. Партизанская и её южное продолжение (протяженность 2,4 км);

- ул. Климчука (протяженность 0,3 км);

- просп. Молодежный (протяженность 1,2 км);

- ул. Ломоносова (протяженность 4,0 км);

- ул. Социалистическая (протяженность 0,7 км);

- ул. Первостроителей – ул. Мира (протяженность 3,0 км);

- ул. Поселковая, ул. ДОК, ул. Красная (протяженность 1,8 км);

- реконструкция магистральных улиц и дорог районного значения (проектируемая ширина проезжей части 7 м):

- ул. Шахтерской Славы (протяженность 0,3 км);

- ул. Гавриловская (протяженность 1,6 км);

- ул. Парковая (протяженность 0,6 км);

- соединительный участок ул. Гагарина – ул. Партизанская (протяженность 0,6 км);

- реконструкция транспортных узлов:

- пересечения ул. Первостроителей и Сланцевского шоссе с организацией регулируемого перекрестка;

- пересечения ул. Ленина и Комсомольского шоссе с устройством кольцевой развязки;

- капитальный ремонт моста через р. Плюсса по ул. Ленина;

- расширение сети автобусных маршрутов с учетом появления новых магистральных направлений;

Деревни Большие Поля, Малые Поля, Ищево, Каменка, Печурки, Сижно, Сосновка, поселок Шахта N 3

- благоустройство существующей сети улиц и дорог (протяженность 11,7 км).

### **Мероприятия по снижению вредного воздействия автотранспорта:**

- реконструкция дорожно-транспортной системы;

- сооружение и обустройство мест хранения автомобильных транспортных средств;

- организация пылегазоустойчивых шумозащитных насаждений вдоль дорог и гаражей.

### **Мероприятия по развитию транспортной инфраструктуры**

- строительство малого автовокзала вместимостью до 200 пассажиров с обслуживанием междугородних, межмуниципальных и пригородных сообщений, на земельном участке общей площадью 1 га в г. Сланцы Сланцевского городского поселения. Ориентировочный размер санитарно-защитной зоны от автовокзала – 300 м;

- реконструкция 1,9 км автомобильных дорог общего пользования местного значения (величина санитарного разрыва от бровки земляного полотна автомобильных дорог IV категории до застройки необходимо принимать не менее 50 м до жилой застройки, 25 м до садоводческих огороднических, дачных объединений; ширина придорожной полосы для автомобильных дорог IV категории устанавливается в размере 50 м с обеих сторон от полосы отвода автомобильной дороги).

### **3. Оценка нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения**

#### **3.1. Основными документами, определяющими порядок функционирования и развития транспортной инфраструктуры, являются.**

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 03.07.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2016);
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 06.07.2016);
3. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ (ред. от 15.02.2016) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
4. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 03.07.2016 с изменениями, вступившими в силу с 15.07.2016);
5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.07.2016) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
6. Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» (в ред. от 03.07.2016);
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 10.09.2016) «О Правилах дорожного движения»;
8. Постановление Правительства РФ от 25.12.2015 № 1440 «Об утверждении требований к программам комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов»;
9. Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».
10. Постановление Главного государственного санитарного врача РФ от 25.09.2007 № 74 Санитарные правила СанПиН 2.2.1/2.1.1.1200-03 «Санитарно-защитные зоны и санитарная классификация предприятий, сооружений и иных объектов»;
11. Генеральный план МО «Сланцевское городское поселение».
12. «Состояние окружающей среды Ленинградской области» Администрация Ленинградской области Комитет по природным ресурсам и охране окружающей природной среды 2006 г.
13. Средства массовой информации (интернет-сайты администраций муниципальных образований и т.д.).

Таким образом, следует отметить, что на федеральном и региональном уровне нормативно- правовая база необходимая для функционирования и развития транспортной инфраструктуры сформирована.

В соответствии с частью 2 статьи 5 Федерального закона «О внесении изменений в градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» №456-ФЗ от 29 декабря 2014 года, необходимо разработать и утвердить программу комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения.

В соответствии с Федеральным законом «Об общих принципах местного самоуправления в Российской Федерации» №131-ФЗ от 6 октября 2003 года (в ред.

от 03.07.2016 г.), а также п. 8 статьи 8 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» №190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 03.07.2016 г.), разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры поселений, городских округов, требования к которым устанавливаются Правительством Российской Федерации входит в состав полномочий органов местного самоуправления.

В соответствии с п. 27 статьи 1 «Градостроительного кодекса Российской Федерации» № 190-ФЗ от 29 декабря 2004 года (в ред. 03.07.2016 г.) программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа - документы, устанавливающие перечни мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения поселения, городского округа, которые предусмотрены также государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития муниципального образования (при наличии данных стратегии и плана), планом и программой комплексного социально-экономического развития муниципального образования, инвестиционными программами субъектов естественных монополий в области транспорта.

Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры поселения, городского округа должны обеспечивать сбалансированное, перспективное развитие транспортной инфраструктуры поселения, городского округа в соответствии с потребностями в строительстве, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры местного значения

Программа позволит обеспечить:

- безопасность, качество и эффективность транспортного обслуживания населения, а также юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих экономическую деятельность;
- доступность объектов транспортной инфраструктуры для населения и субъектов экономической деятельности в соответствии с нормативами градостроительного проектирования;
- развитие транспортной инфраструктуры в соответствии с потребностями населения в передвижении, субъектов экономической деятельности - в перевозке пассажиров и грузов на территории поселка;
- развитие транспортной инфраструктуры, сбалансированное с градостроительной деятельностью;
- условия для управления транспортным спросом;
- создание приоритетных условий для обеспечения безопасности жизни и здоровья участников дорожного движения по отношению к экономическим результатам хозяйственной деятельности;
- создание приоритетных условий движения транспортных средств общего пользования по отношению к иным транспортным средствам;
- условия для пешеходного и велосипедного передвижения населения;

### **3.2. Предложения по институциональным преобразованиям, совершенствованию правового и информационного обеспечения деятельности в сфере проектирования, строительства, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры**

В современных условиях для эффективного управления развитием территории муниципального образования недостаточно утвердить документ территориального планирования, отвечающий актуальным требованиям законодательства и имеющий обоснование основных решений с точки зрения удовлетворения потребностей населения в услугах объектов различных видов инфраструктуры.

Ограниченность ресурсов местных бюджетов для создания объектов местного значения обуславливает необходимость тщательного планирования реализации документов территориального планирования. Ведь только в случае успешной реализации обоснованных решений градостроительная политика может быть признана эффективной.

В ноябре 2014 года в план мероприятий («дорожную карту») «Совершенствование правового регулирования градостроительной деятельности и улучшение предпринимательского климата в сфере строительства» (утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 июля 2013 г. № 1336-р) было включено мероприятие по установлению обязанности органов местного самоуправления утверждать программы развития транспортной и социальной инфраструктуры (далее также - Программы) в 6-месячный срок с даты утверждения генеральных планов. Затем, в конце декабря 2014 года в Градостроительный кодекс РФ были внесены изменения, касающиеся программ комплексного развития социальной инфраструктуры.

Сегодня, в соответствии со статьей 8 Градостроительного кодекса РФ, к полномочиям органов местного самоуправления городских округов и поселений в области градостроительной деятельности относятся разработка и утверждение программ комплексного развития транспортной инфраструктуры городских округов и поселений (соответственно).

В соответствии со статьей 26 Градостроительного кодекса РФ, реализация генерального плана городского округа или поселения осуществляется путем выполнения мероприятий, которые предусмотрены, в том числе программами комплексного развития транспортной инфраструктуры муниципальных образований.

Следует отметить, что разработка и утверждение программ комплексного развития социальной инфраструктуры сельских поселений, по общему правилу, относится к полномочиям органов местного самоуправления муниципального района в области градостроительной деятельности (в соответствии с частью 4 статьи 14 Федерального закона от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации», пунктом 4 Требований к программам комплексного развития социальной инфраструктуры поселений, городских округов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 1 октября 2015 г. № 1050). В то же время, разработка и утверждение таких программ в отношении городских округов и поселений, по общему правилу, должна обеспечиваться органами местного самоуправления соответствующих муниципальных образований.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры городского округа, поселения - документ, устанавливающий перечень мероприятий (инвестиционных проектов) по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры поселения, городского округа, которые предусмотрены государственными и муниципальными программами, стратегией социально-экономического развития муниципального образования и планом мероприятий по реализации стратегии социально-экономического развития

муниципального образования планом и программой комплексного социально-экономического развития поселения, городского округа, инвестиционными программами субъектов естественных монополий, договорами о развитии застроенных территорий, договорами о комплексном освоении территорий, иными инвестиционными программами и договорами, предусматривающими обязательства застройщиков по завершению в установленные сроки мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры.

Положения Градостроительного кодекса РФ и существование отдельных Требований указывает на то, что программа комплексного развития транспортной инфраструктуры по своему статусу не идентична программе, предусматривающей мероприятия по созданию объектов местного значения в сфере транспортной инфраструктуры.

Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры - это важный документ планирования, обеспечивающий систематизацию всех мероприятий по проектированию, строительству, реконструкции объектов транспортной инфраструктуры различных видов.

Основными направлениями совершенствования нормативно-правовой базы, необходимой для функционирования и развития транспортной инфраструктуры поселения являются:

- применение экономических мер, стимулирующих инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры;
- координация мероприятий и проектов строительства и реконструкции объектов транспортной инфраструктуры между органами государственной власти (по уровню вертикальной интеграции) и бизнеса;
- координация усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти, органов местного самоуправления, представителей бизнеса и общественных организаций в решении задач реализации мероприятий (инвестиционных проектов);
- запуск системы статистического наблюдения и мониторинга необходимой обеспеченности учреждениями транспортной инфраструктуры поселений в соответствии с утвержденными и обновляющимися нормативами;
- разработка стандартов и регламентов эксплуатации и (или) использования объектов транспортной инфраструктуры на всех этапах жизненного цикла объектов.

Для создания эффективной конкурентоспособной транспортной системы необходимы 3 основные составляющие:

- конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- высокопроизводительные безопасные транспортная инфраструктура и транспортные средства, которые необходимы в той мере, в которой они обеспечат конкурентоспособные высококачественные транспортные услуги;
- создание условий для превышения уровня предложения транспортных услуг над спросом.

Развитие транспорта на территории поселения должно осуществляться на основе комплексного подхода, ориентированного на совместные усилия различных уровней власти: федеральных, региональных, муниципальных. Транспортная система МО «Сланцевское городское поселение» является элементом транспортной системы региона, поэтому решение всех задач, связанных с оптимизацией транспортной инфраструктуры на территории, не может быть решено только в рамках полномочий органов местного самоуправления муниципального

образования. Данные в Программе предложения по развитию транспортной инфраструктуры предполагается реализовывать с участием бюджетов всех уровней. Задачами органов местного самоуправления станут организационные мероприятия по обеспечению взаимодействия органов государственной власти и местного самоуправления, подготовка инициативных предложений по развитию транспортной инфраструктуры.

## 4. Управление и контроль над ходом реализации Программы

### 4.1. Ответственные за реализацию Программы

Система управления Программой и контроль над ходом ее выполнения определяется в соответствии с требованиями, определенными действующим законодательством.

Механизм реализации Программы базируется на принципах четкого разграничения полномочий и ответственности всех исполнителей программы.

Заказчиком Программы является администрация муниципального образования Сланцевское городское поселение муниципального образования Сланцевский муниципальный район Ленинградской области.

Ответственным за реализацию Программы в рамках подразделений администрации, является лицо, назначаемое постановлением главы администрации муниципального образования Сланцевский муниципальный район в соответствии с установленным порядком. При реализации Программы назначаются координаторы Программы, обеспечивающее общее управление реализацией конкретных мероприятий Программы.

Координаторы Программы несут ответственность за своевременность и эффективность действий по реализации программных мероприятий, а также за достижение утвержденных значений целевых показателей, эффективности развития систем экономики муниципального образования Сланцевское городское поселение.

Основными функциями администрации муниципального образования Сланцевский муниципальный район по реализации Программы являются:

- оценка эффективности использования финансовых средств;
- вынесение заключения по вопросу возможности выделения бюджетных средств на реализацию Программы;
- реализация мероприятий Программы;
- подготовка и уточнение перечня программных мероприятий и финансовых потребностей на их реализацию;
- организационное, техническое и методическое содействие организациям, участвующим в реализации Программы;
- обеспечение взаимодействия органов местного самоуправления и организаций, участвующих в реализации Программы;
- мониторинг и анализ реализации Программы;
- сбор информации о ходе выполнения производственных и инвестиционных программ организаций в рамках проведения мониторинга Программы;
- осуществление оценки эффективности Программы и расчет целевых показателей и индикаторов реализации Программы;
- подготовка заключения об эффективности реализации Программы;
- подготовка докладов о ходе реализации Программы главе администрации муниципального образования и предложений о ее корректировке;
- осуществление мероприятий в сфере информационного освещения и сопровождения реализации Программы.

В рамках осуществляемых функций администрация муниципального образования Сланцевский муниципальный район подготавливает соответствующие необходимые документы для использования организациями, участвующими в

реализации Программы.

Общий контроль над ходом реализации Программы осуществляет глава администрации муниципального образования Сланцевский муниципальный район.

Финансовое обеспечение мероприятий Программы осуществляется за счет средств бюджета муниципального образования Сланцевское городское поселение, бюджета Сланцевского муниципального района Ленинградской области, а также средств предприятий автотранспортного комплекса, осуществляющих деятельность на территории муниципалитета.

К реализации мероприятий могут привлекаться средства областного и федерального бюджетов в рамках финансирования областных и федеральных программ по развитию систем транспортной инфраструктуры.

Объемы финансирования Программы за счет средств бюджета муниципального образования носят прогнозный характер и подлежат уточнению в установленном порядке при формировании и утверждении проекта бюджета муниципалитета на очередной финансовый год.

Финансирование расходов на реализацию Программы осуществляется в порядке, установленном бюджетным процессом муниципального образования.

#### **4.2. План график работ по реализации Программы**

Сроки реализации инвестиционных проектов, включенных в Программу, должны соответствовать срокам, определенным в Программах инвестиционных проектов.

Принятие решений по выделению бюджетных средств, подготовка и проведение конкурсов на привлечение инвесторов, в том числе по договорам концессии, осуществляется в соответствии с порядком, установленным в нормативных правовых актах Ленинградской области.

#### **4.3. Порядок предоставления отчетности по выполнению Программы**

Предоставление отчетности по выполнению мероприятий Программы осуществляется в рамках ежегодного мониторинга.

Целью мониторинга выполнения Программы является ежегодный контроль ситуации, а также анализ выполнения мероприятий по модернизации и развитию транспортной инфраструктуры, предусмотренных Программой.

Мониторинг Программы комплексного развития систем коммунальной инфраструктуры включает следующие этапы:

- периодический сбор информации о результатах выполнения мероприятий Программы, а также информации о состоянии и развитии транспортной инфраструктуры;

- анализ данных о результатах планируемых и фактически проводимых преобразований транспортной инфраструктуры.

На основе результатов мониторинга выполнения Программы администрацией муниципального образования формируется информационная аналитическая база об изменении целевых показателей Программы. Данная информационная база используется для оценки Программы, а также для принятия решений о ее корректировке.

Порядок предоставления отчетности и формы отчетности по выполнению

Программы устанавливаются муниципальными правовыми актами администрации муниципального образования Сланцевский муниципальный район.

#### **4.4. Порядок и сроки корректировки Программы**

Внесение изменений в Программу осуществляется по итогам анализа отчета о ходе выполнения Программы путем внесения изменений в соответствующее постановление администрации муниципального образования Сланцевский муниципальный район Ленинградской области, которым утверждена Программа.

Корректировка Программы осуществляется в случаях:

- отклонений в выполнении мероприятий Программы в предшествующий период;
- приведение объемов финансирования Программы в соответствие с фактическим уровнем цен и фактическими условиями бюджетного финансирования;
- снижения результативности и эффективности использования средств бюджетной системы;
- уточнения мероприятий, сроков реализации объемов финансирования мероприятий.

Координаторы Программы в течение 6 месяцев после утверждения отчета о ходе выполнения Программы составляют предложения по корректировке Программы и представляют их для утверждения в установленном порядке.